

Liaisons interagglomérations

Répondre aux besoins de tous.

Structurer l'offre de transport interurbain.

Réduire la dépendance automobile, les pollutions et l'impact climatique.

PAYS DE LA LOIRE

- **Une région dynamique** (en particulier les grandes villes et le littoral), mais avec **un réseau ferré limité** du fait des nombreuses fermetures de lignes des décennies passées.
- **Des territoires, des villes inégalement desservies, un étalement urbain important :** **une des régions les plus "motorisées"** et dépendantes des hydrocarbures.

La région est partiellement reliée au réseau grande vitesse : pas de liaison rapide prévue vers le sud de la LGV Sud Europe Atlantique (Bordeaux), le centre de la France et Lyon, ce qui conforte, avec le dynamisme démographique, la croissance du trafic aérien, polluant et peu taxé.

Un réseau ferroviaire régional peu performant hors des axes principaux. Besoin d'investir pour accroître les capacités des lignes, rendre les liaisons plus rapides, assurer de nouvelles liaisons dans les secteurs où le ferroviaire est le plus performant : périurbain et liaisons interagglomérations.



Entre Pays de la Loire et les régions voisines : des actions contrastées.

(Présentées sur les panneaux joints).

- **Les grandes liaisons non LGV, entre survie et modernisation insuffisante :**
 - **Nantes** / La Roche-sur-Yon / La Rochelle / Saintes / **Bordeaux** sauvée (si les financements suivent) par la décision des collectivités de la remettre en état, mais en attente d'une vraie priorité pour raccourcir le temps de trajet et y développer les services.
 - **Nantes** / Angers / Tours / Bourges / **Lyon (et Clermont, Dijon)** : du potentiel bloqué par l'absence de volonté de l'état et la priorité aux TGV.
- **Des réouvertures de courtes liaisons interagglomérations :**
 - **St-Nazaire** / Pontchâteau / Redon / **Rennes** : l'amélioration des accès fret du port devrait être l'occasion d'ouvrir enfin une liaison entre deux grandes agglomérations très proches.
 - **Nantes** / **Châteaubriant** (Rennes) : un rare exemple de réouverture de ligne, avec un cofinancement de l'ensemble des collectivités, un impact certain sur les déplacements périurbains, mais une occasion (pour le moment) gâchée de mieux relier les 2 métropoles.
- **Un début de réactivation d'une ligne interagglomérations "rurale" :**
 - Tours / **Saumur** / La Roche-sur-Yon / **Les Sables-d'Olonne** : le "train des plages" de l'été 2013 a réveillé en saison une "petite" ligne oubliée, qui nécessite des actions communes et suivies des Régions pour répondre aussi aux besoins permanents.
- **Une nouvelle liaison interagglomérations rapide se greffant sur un projet LGV :**
 - **Rennes** / **Laval** / **Angers** / **Nantes** desservira aussi de petites villes : Vitré, Sablé. Le prolongement de la LGV ouest permettra, avec la virgule de Sablé, dont l'idée initiale revient à la Fnaut, d'établir en 2017 des relations actuellement manquantes, grâce à des TER rapides circulant sur LGV.

Nantes / Bordeaux

Du potentiel bloqué par une faible desserte et une mobilisation limitée des collectivités.

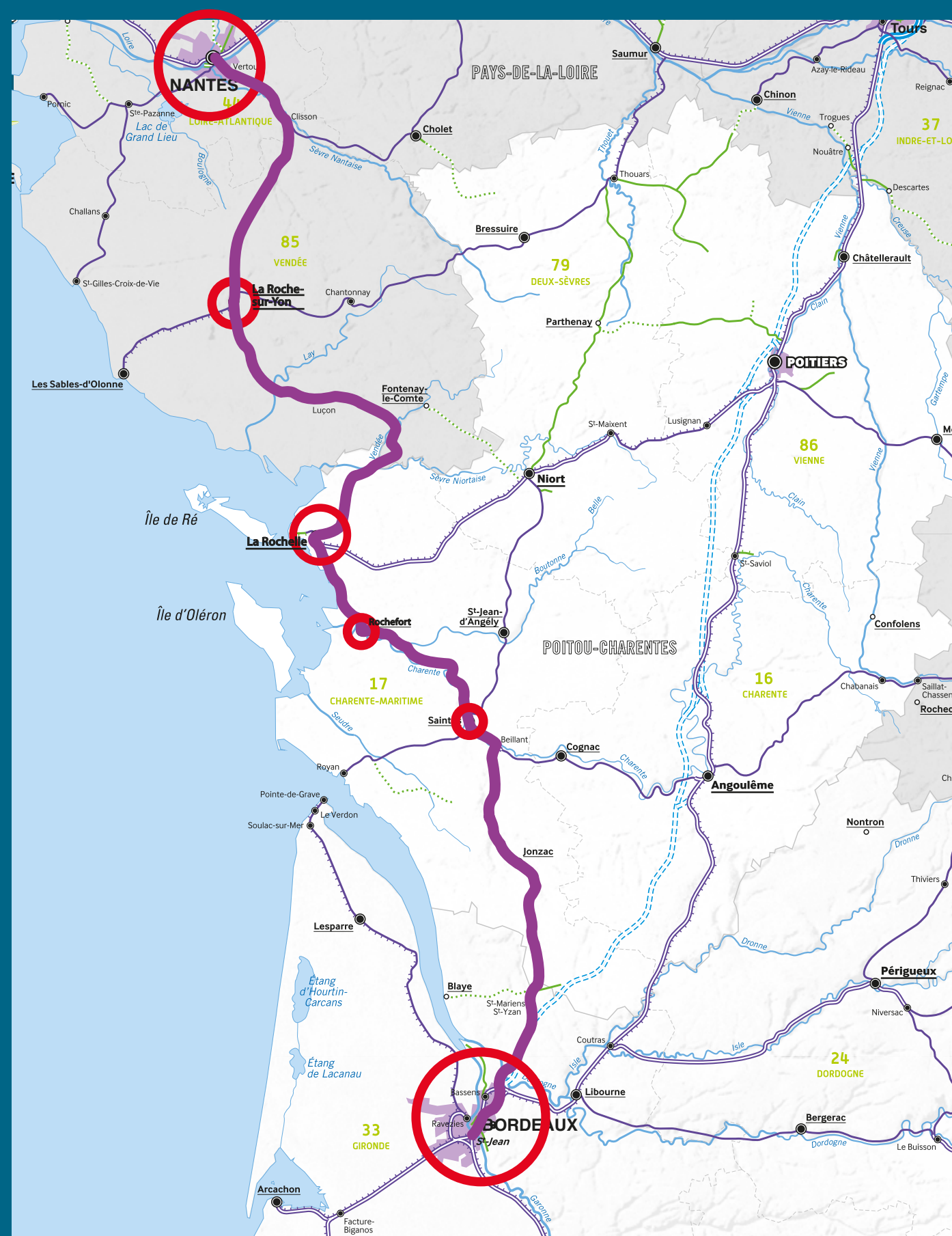


Du potentiel : 4 départements dynamiques desservis (dans 3 régions) = 4 millions de personnes. Ligne devant relier des projets de voies ferrées rapides ou LGV, au nord et sud. Un lien encore plus essentiel dans le futur, qui recoupe des lignes sécantes modernisées ou en cours de modernisation. Le passage de Nantes / Bordeaux par Tours est trop long, trop coûteux pour l'utilisateur et ne dessert pas le littoral en forte croissance.

Mal exploité : 4 h pour faire 376 km, des motrices fatiguées.

Seulement 3 InterCités/jour, démarrant tard. Quasiment pas de desserte TER entre La Roche-sur-Yon et La Rochelle, situées dans deux régions différentes.

Concurrencé par une courte liaison aérienne, une autoroute et le projet très coûteux A 831 Fontenay / Rochefort de 900 millions € dans une zone où la voie ferrée est insuffisamment utilisée !



○ Surface des cercles proportionnelle aux populations des aires urbaines desservies, de plus de 50 000 habitants.

Des actions disparates, une mobilisation récente, mais insuffisante et dispersée.

La SNCF a réduit les InterCités de Nantes à Bordeaux de 4 à 3, et ne renforce plus la desserte, très insuffisante en été.

Pays de la Loire a électrifié Nantes / La Roche-sur-Yon sans relever les vitesses. Poitou-Charentes a amélioré la voie La Rochelle / Rochefort, réfléchit à mieux desservir Marans.

Mais toujours **pas de propositions communes des deux régions** pour la desserte entre La Roche-sur-Yon et La Rochelle.

Étude de faisabilité en 2013, avec forte **implication de l'Association pour la Promotion de Nantes / Bordeaux, APNB** (membre de la Fnaut) contre la mise à une voie, option préférée de RFF.

Décision des collectivités : remise en état des deux voies entre La Roche-sur-Yon et La Rochelle, reste à définir qui paye quoi des 175 millions nécessaires.

L'état affectera un nouveau matériel automoteur (à priori en 2017), de capacité insuffisante en été.

Demande APNB et Fnaut régionales

Matériel adapté et 4^{ème} InterCité démarrant tôt le matin (6 à terme).

Une **desserte TER régulière entre La Roche-sur-Yon et La Rochelle** en prolongeant des dessertes Nantes / La Roche, avec arrêts à Luçon, Velluire (à 10 km de Fontenay le Comte) et Marans.

Insertion des travaux dans **un projet** moyen terme d'**électrification et de relèvement des vitesses**, pour réduire le trajet entre les deux métropoles à 3h15, pour développer les trajets entre le Sud-Ouest, Toulouse et la Bretagne.

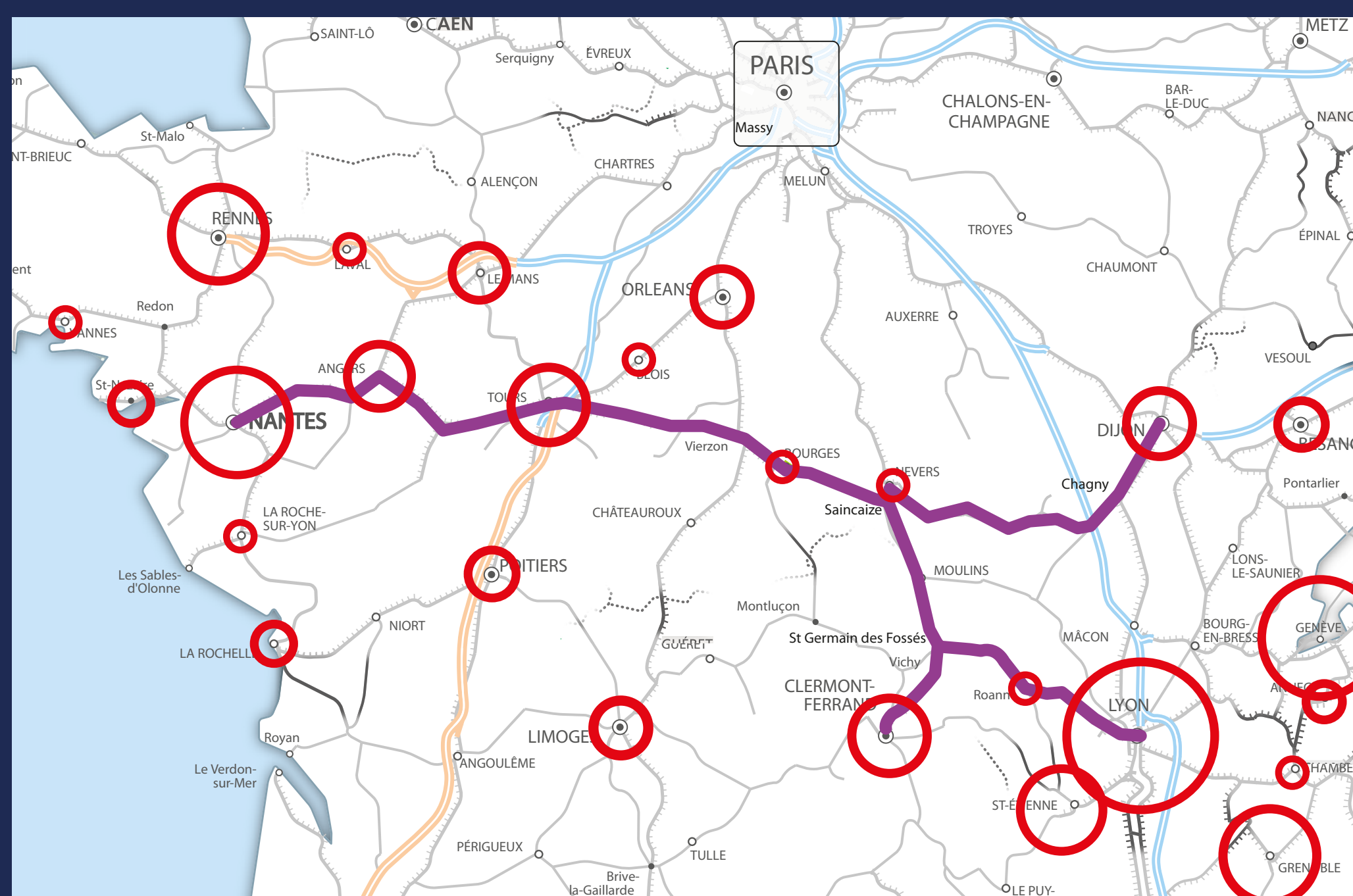
Nantes / Lyon & Nantes / Dijon, Nantes / Clermont

Des liaisons à développer, par les lignes directes aussi.

- **Desserte** actuelle entre **Nantes** / Angers / Le Mans et **Lyon par TGV** (900 km via Massy en banlieue parisienne Sud) en **4h30**. Jusqu'à 4 allers-retours/jour.
- **Desserte par la ligne classique**, (656 km en double voie via Tours / Bourges et Roanne, électrifiée à 80 % **qui n'arrête pas de se dégrader** en fréquence et en vitesse : quasi disparition des trains directs (remplacés par des Tours / Lyon), près de 8 h contre 6 h, il y a 40 ans.

Le projet de revitalisation de Nantes Lyon via Bourges est **complémentaire du projet** Voie Ferrée Centre Europe Atlantique (VFCEA), **Nantes** / Angers / Tours / Nevers / **Dijon** / Besançon / **Mulhouse**.

- Les deux axes mettent en relation le Grand Ouest, le Centre, et le Centre-Est, en fret et voyageurs, y compris des villes proches : Le Mans, Poitiers, Limoges, Orléans, Montluçon, Clermont, St-Etienne.
- Même voie déjà électrifiée entre Nantes et Nevers / Saincaize. L'électrification de Nevers / Chagny (161 km), et celle de St Germain-des-Fossés à la banlieue lyonnaise créeraient un axe Est/Ouest électrifié, alors que les voies électrifiées existantes Est/Ouest passent par Paris ou Toulouse.



○ Surface des cercles proportionnelle aux populations des aires urbaines desservies ou proches de l'axe, de plus de 100 000 habitants.

L'association Rhône-Alpes Centre Océan (RACO) a étudié en 2013 le potentiel, qui contraste avec l'abandon actuel des liaisons TET par l'État et la SNCF :

La ligne classique via Tours Bourges dessert 10 % de la population française et justifie d'un schéma de desserte de **4 allers-retours journaliers Nantes / Lyon, 3 AR Orléans / Lyon, 2 AR Nantes / Dijon couplés avec 2 AR Nantes / Clermont :**

Tarif moindre que par le TGV (kilométrage et péage inférieurs).

Temps de trajet compétitif avec la voiture (report modal de 40%), donc + de 8000 voyageurs par jour, car fort trafic de cabotage, développant les trafics sur les TER en correspondance.

Coût de fonctionnement peu subventionné (moins que la moyenne des TET).

Court terme

La Fnaut demande **la relance de Nantes / Lyon** via Bourges et **des AR Nantes / Clermont** (itinéraire déjà électrifié) avec correspondance à Saincaize pour Nevers / Dijon.

Moyen terme

- En discussion au CPER 2015 - 2020, électrification Nevers / Chagny, facilitant Nantes / Dijon direct et gare TGV/TER au Creusot : TGV Nantes / Lyon en 5h30, moins cher pour le voyageur que via Massy.
- Pour Nantes / Lyon, nécessité d'électrifier de St-Germain-des-Fossés à Lyon (et à St-Etienne).

Long terme

Durée Nantes / Bourges / Lyon en 4h30 possible par une LGV entre St-Germain-des-Fossés et la banlieue lyonnaise (LGV aussi nécessaire pour le POCL : Paris / Orléans / Clermont / Lyon, doublant la LGV Paris / Lyon, très chargée).

Suppression des TGV Nantes / Massy / Lyon, désaturant ainsi le passage en banlieue parisienne Sud ; les liaisons Nantes / Angers / Le Mans vers la banlieue Sud parisienne et Roissy continueraient d'être assurées par les Nantes / Lille & Nantes / Strasbourg.

Réouverture de Nantes / Châteaubriant, **OUI, MAIS...**

Les collectivités locales ont été motrices dans cette réouverture, pilotée par la Région, 34 ans après la fermeture combattue par la Fnaut. Mention spéciale au Département qui a cofinancé la réouverture plutôt que doubler des routes parallèles. Autres participations : Europe, SNCF, Nantes Métropole, État.



Une voie dédiée nouvelle de 64 km :

Infra 195 M€ + matériel 96 M€, soit 24 x 4 M€ (Citadis Dualis Alstom 42 m x 2,65).

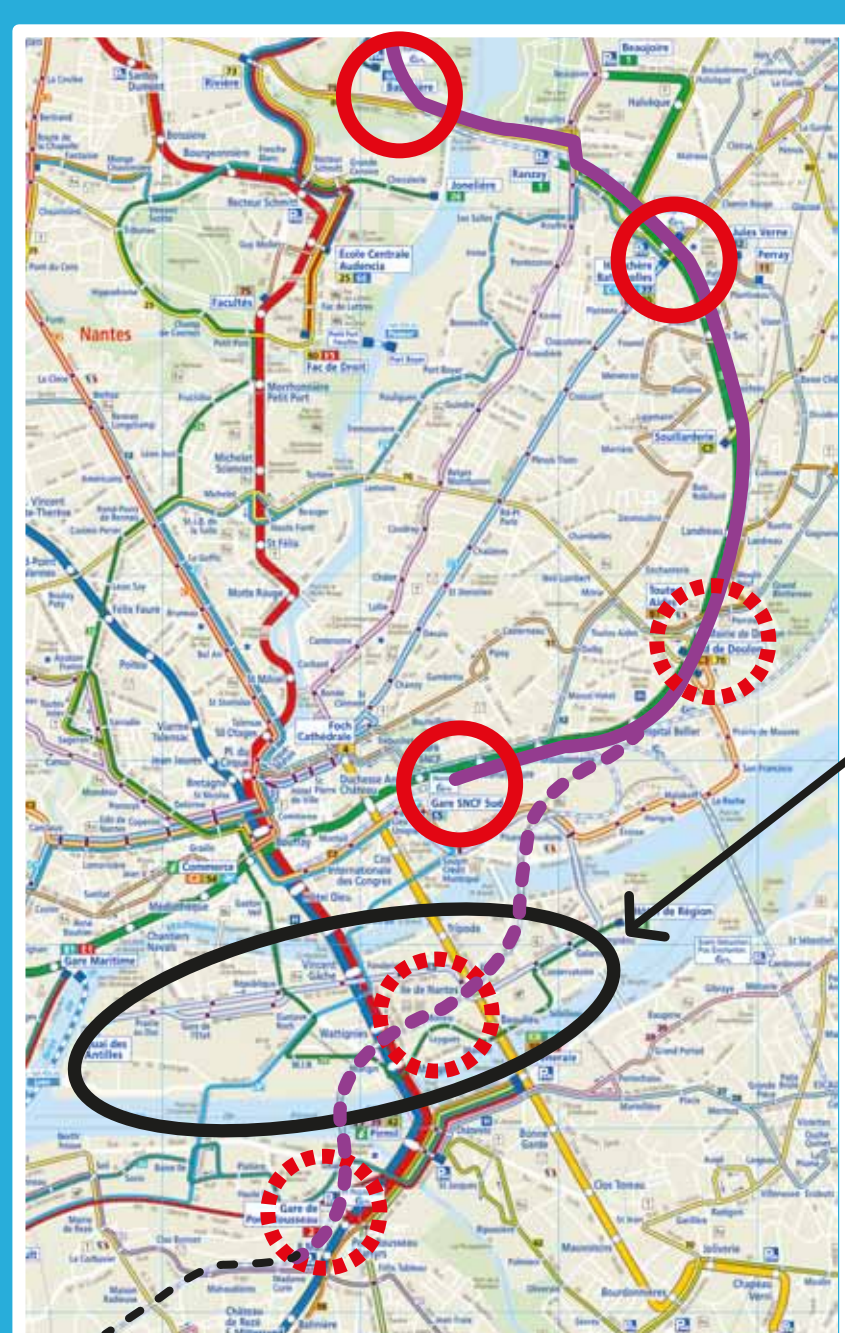
- **Au nord**, peu dense : 7 AR / jour. Interstations # 10 km
- **Au sud** (banlieue nantaise) : 24 AR/j jusqu'à Sucé avec interstations # 2 km

Pas de liaisons interrégionales. Des butoirs à Châteaubriant, isolant les 2 tronçons ; pas de correspondance systématique avec les 5 AR/j TER entre Châteaubriant et Rennes.

Tram train adapté à la banlieue et aux difficultés d'insertion urbaine, mais **lent au nord** (plus d'une heure pour Nantes Châteaubriant). Mise en route laborieuse.

Tronçon "soustrait" du réseau national : équipement spécifique, signalisation complexe (mode tram en partie sud, puis mode ferroviaire "léger" avec passage à niveau à barrière et feux), personnel de conduite spécialisé. Fret non autorisé.

Des programmes modestes d'urbanisation autour des gares. Quel impact : Croissance des centres desservis ou appui à la dispersion de l'habitat et à l'étalement urbain ?



Terminus en gare centrale, très chargée, sans traversée de l'agglomération.

- Nombre de correspondances avec réseau urbain limité.
- Extension Centre Ville (CHU, écoles sup., tertiaire, habitat, loisirs)
- Correspondances potentielles, prévues à l'origine, non retenues.



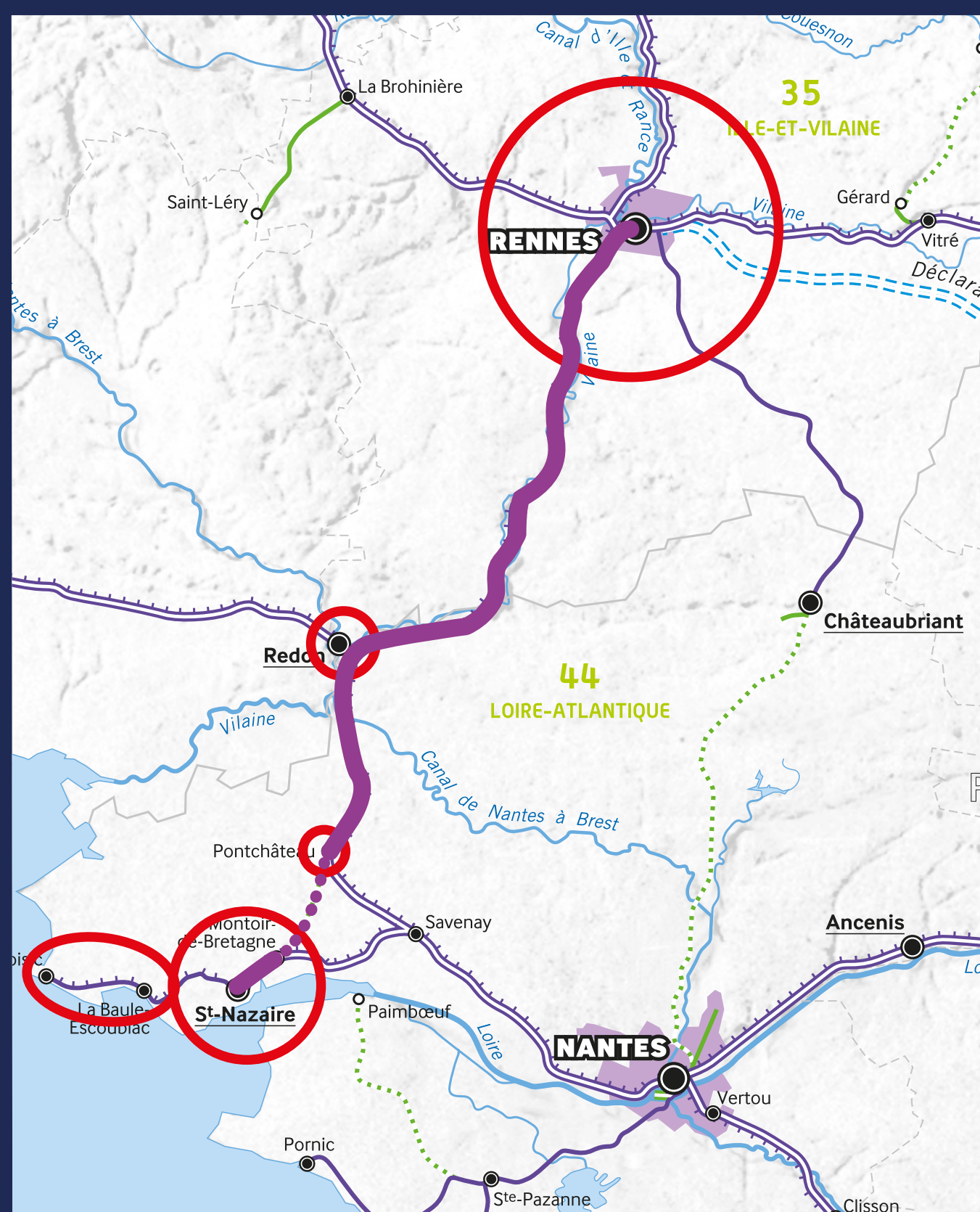
Nantes / Rennes coupé à Châteaubriant.

**Une ligne longtemps abandonnée,
par manque de coopération entre 2 et même 3 régions.**

110

Saint-Nazaire / Rennes

Une liaison aussi vitale pour les voyageurs que pour le fret.



○ Surface des cercles proportionnelle aux populations des aires urbaines.

Aucune liaison entre Rennes (aire urbaine de plus de 650 000 h.) et **St-Nazaire** (175 000 h.). Une situation unique en France entre deux pôles distants de seulement 120 km, entre deux agglomérations très complémentaires, avec un potentiel tant en semaine qu'en week-end.

Transport en commun dissuasif :

au moins un changement et toujours plus de 2 h.

La cause :

coupure de la voie ferrée Montoir / Pontchâteau en 1986 par la RN 171.



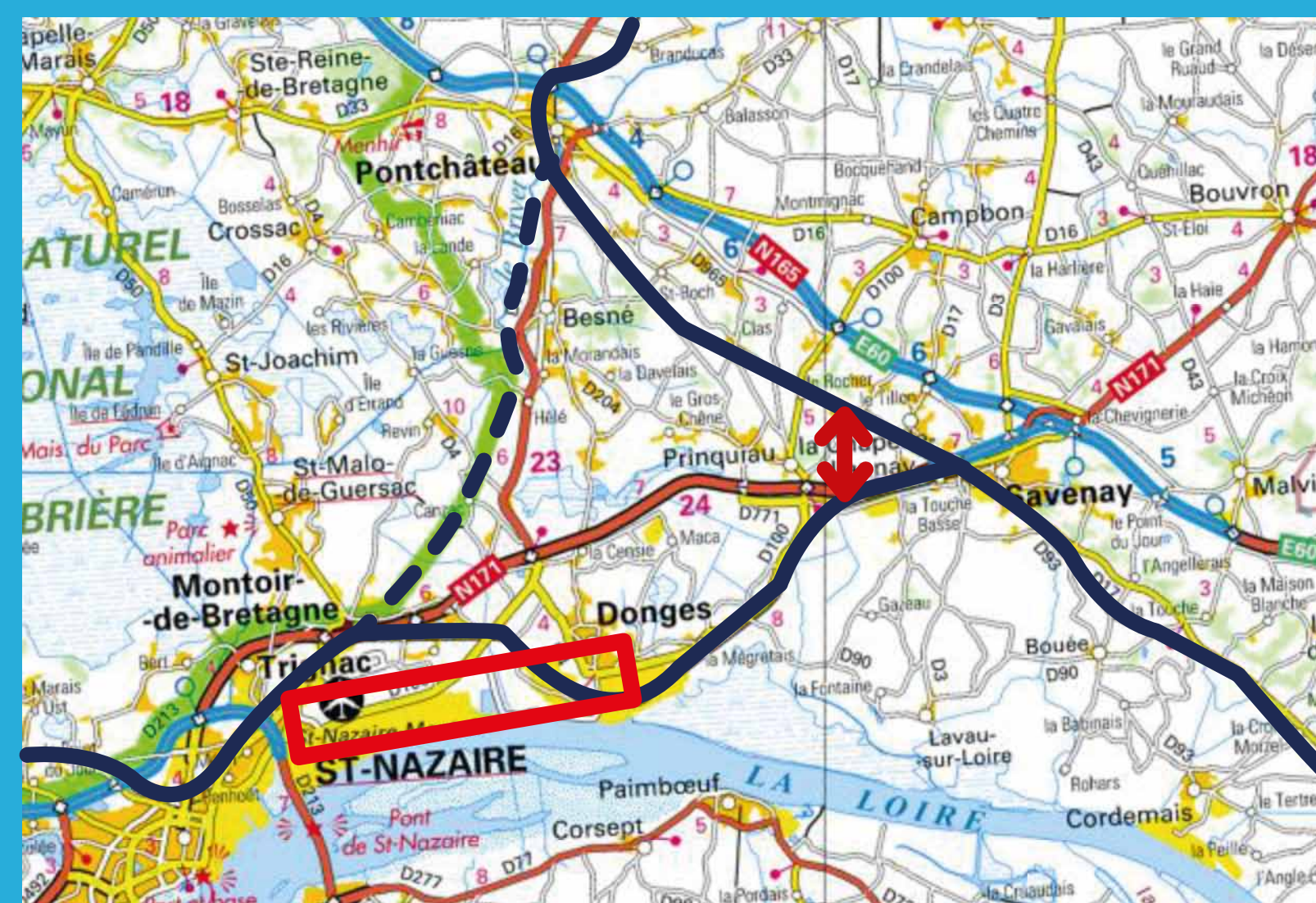
Le Port de Nantes - St-Nazaire voudrait faciliter ses liaisons fer avec la Bretagne, assurées par camion, et disposer d'un accès direct vers la voie Rennes / Paris, qui aura de nouvelles disponibilités pour les trains de fret après achèvement de la LGV entre Rennes et Le Mans, en 2017.

La Région répondrait aussi aux besoins de déplacement et aux demandes de la Fnaut, avec **une liaison rapide voyageurs entre St-Nazaire et Rennes.** Une fréquence d'une dizaine de trains par jour serait justifiée, soit un potentiel supérieur au fret.

La Région envisage un nouveau raccordement à l'ouest de Savenay, à financer par le CPER 2015-2020, évitant un rebroussement à Savenay.

Mais ce raccordement fera traverser aux trains la raffinerie de Donges, consommera de nouveaux terrains, allongera les trajets. **La voie directe Montoir / Pontchâteau** (emprise encore largement disponible) **permettrait des liaisons voyageurs plus rapides et plus sûres**, entre St-Nazaire et Rennes (en une heure contre 1h45 par la route).

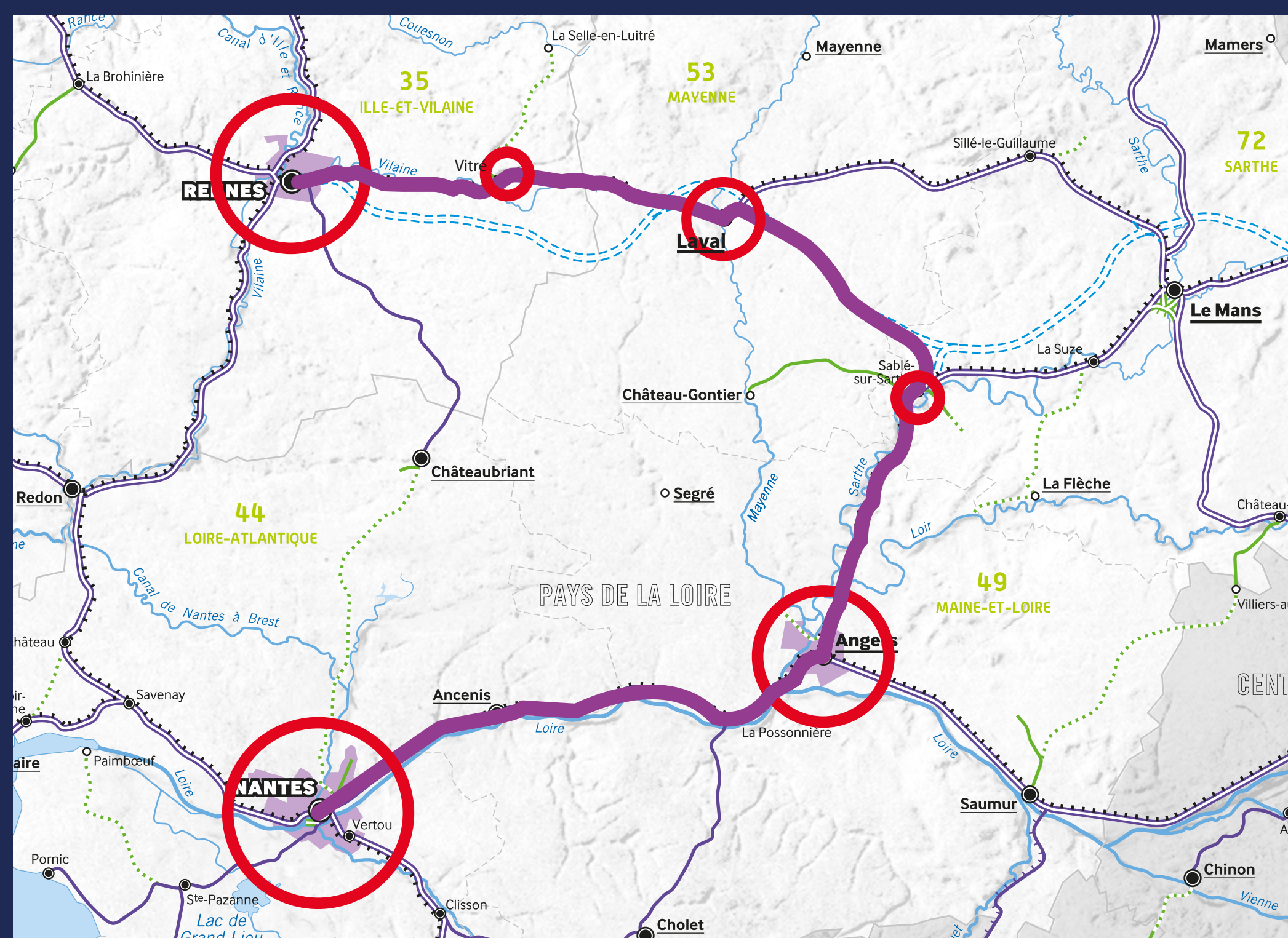
Aucune étude comparative des coûts/avantages des 2 tracés n'a été publiée ou discutée.



Zone portuaire et industrielle

Nouvelle liaison interrégionale Rennes / Laval / Angers / Nantes

Par la “virgule” de Sablé-sur-Sarthe
raccordant des lignes rapides.



○ Surface des cercles proportionnelle aux populations des aires urbaines.

Un besoin de liaisons entre agglomérations :

pas de liaison directe rapide entre Rennes et Angers, ou entre Laval et Nantes.

Une opportunité : la LGV Bretagne / Pays de la Loire (mise en service prévue en 2017), mais conçue uniquement pour les liaisons avec Paris.

Une demande de la Fnaut pour la “virgule” faite dès 1999.

Le raccordement de Sablé sera ajouté au projet en 2011 par la Région Pays de la Loire : 3,6 km mettant Sablé à 51 km de Laval contre 137 km via Le Mans.

Hubert Dumesnil, président de Réseau Ferré de France, a remercié en 2012 “la Fnaut et ceux qui ont imaginé la virgule”.

■ Un service essentiel pour un coût limité.

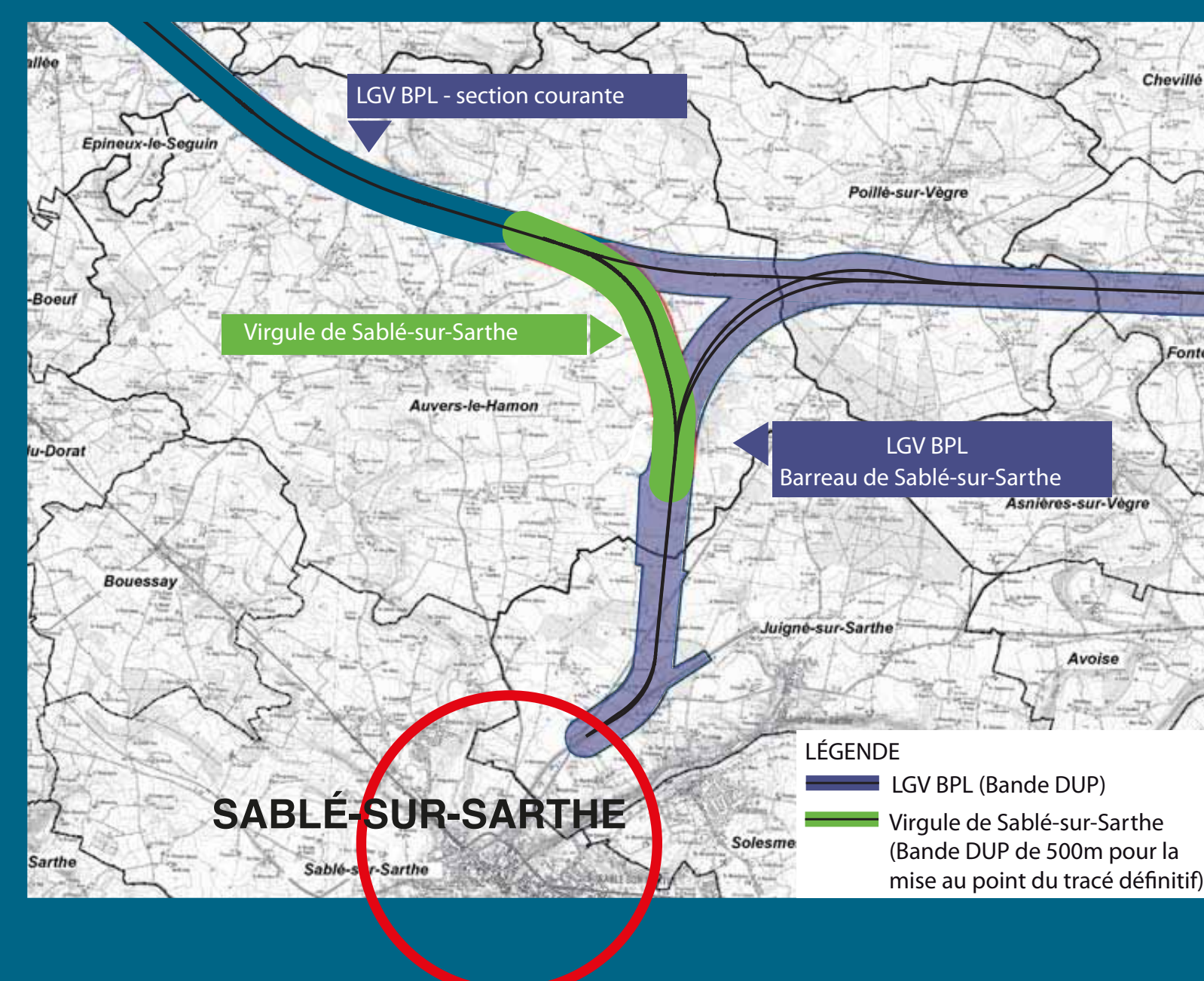
Une bonne desserte de lancement :

8 AR / jour, soit un train par heure en heure de pointe.

Automoteurs roulant à 200 km/h (160 km/h sur le raccordement), configurés pour circuler sur LGV.

■ Par rapport au coût de la LGV et aux bénéfices attendus, un surcoût très modeste :

36,3 millions €, dont 45 % (État+RFF), 25 % Région Pays de la Loire, 10 % Région Bretagne et une participation des collectivités : 10% Angers Loire Métropole, 10% (département Mayenne + Laval).



D'après cartes RFF.

Exemple de trajet	Temps actuels	Temps futurs	Avec arrêts à	Gain en temps
Rennes / Angers	2h10 à 2h45 via Le Mans (1h50 en voiture)	1h30	Vitré, Laval, Sablé	40 mn min.
Nantes / Laval	2h40 en car (2h10 en voiture)	1h30	Angers, Sablé	1h10